



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORU MIEJSKIEGO

CZERWIEC 2025

W CENTRUM INACZEJ

CHCESZ ZACHOWAĆ ZNIŻKI?



Sprawdź ważność Karty warszawiaka na stronie sprawdzkarte.wtp.waw.pl lub w każdym biletomacie i przedłuż e-hologram.

E-hologram możesz przedłużyć:

- w biletomacie
- w POP-ie
- w e-POP-ie



Warszawski Transport Publiczny

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

TWARZE WTP

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Małgorzata Szajkowska

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy

W Warszawie co krok można się natknąć na ślady przeszłości. Stolica została mocno dotknięta przez przetaczające się koła historii i mogą to być zarówno niewielkie artefakty, niekiedy wręcz w niezauważalne w miejskim pędzie, jak i np. budynki i budowle do dziś zwracające uwagę swoją architekturą i kunsztem wykonania. Więcej szczęścia miała Praga i to na prawym brzegu Wisły takich obiektów jest więcej. A wiele takich historycznych pozostałości jest związanych z warszawską komunikacją.

Inżynierska 6 – czy przechodząc obok kamienicy pod tym adresem, domyślimy się, że to dawna zajezdnia autobusowa i tramwajowa? Pewnie zanim nie odczytamy tekstu z wmurowanej tablicy pamiątkowej, opustoszały budynek będzie dla nas kolejną z praskich kamienic. Ale jej mury i podwórko były niegdyś miejscem, gdzie stacjonowały pierwsze warszawskie tramwaje i autobusy. Kamienica w pewnym momencie swojego życia została przemieniona w budynek mieszkalny, ale do dziś w bruku bramy można zobaczyć fragmenty torów. Piszemy o niej w części historycznej tego numeru iZTM.

Fotoreportażem przypominamy natomiast tegoroczną Noc Muzeów i paradę historycznych pojazdów komunikacji miejskiej. W kolumnie autobusowej wypatrzeć można autobus taki, jakie „nocowały" na Inżynierskiej 6.

A z zupełnie drugiego bieguna czyli „najświeższej" teraźniejszości opisujemy przemiany, jakie zachodzą w samym środku stolicy, czyli w okolicy ulicy Marszałkowskiej. Plac Centralny jest gotowy, teraz swoją cegiełkę dokłada Warszawski Transport Publiczny – Tramwaje Warszawskie rozpoczęły przebudowę torowiska. Prace mają się zakończyć w październiku. Natomiast od 28 czerwca tramwajem dojedziemy na Stegny!

Życzymy przyjemnej lektury

Wakacje? Trochę luźniej na ulicach i w komunikacji



Od 28 czerwca do 31 sierpnia wprowadzamy zmiany w warszawskiej komunikacji. Zmienią się rozkłady jazdy kilkudziesięciu linii autobusowych, inaczej będą kursowały tramwaje i metro.

W wakacje miasto pustoszeje, bo wielu mieszkańców wyjeżdża na zasłużone urlopy, a dzieci i młodzież mają długo wyczekiwaną przerwę w nauce, podobnie jak studenci po szczęśliwie zakończonej sesji egzaminacyjnej.

Warszawski Transport Publiczny ma służyć pasażerom, być efektywny i jak najlepiej wykorzystywać swój potencjał. Badamy napełnienia pojazdów i dlatego wiemy, które linie możemy odciążyć w czasie wakacji.

W ten sposób na dwa letnie miesiące zmieniają się rozkłady jazdy dla tramwajów i części autobusów, a kursowanie wybranych linii autobusowych zostaje zawieszone. Z mniejszą częstotliwością będzie też jeździć metro.

Autobusy

W wakacje nie będą kursowały autobusy linii: **196, 263, 308, 320, 332, 340, 356, 809, 815, 817, E-2**. Autobusy linii 326 pojadą tylko w godzinach szczytu, podobnie jak autobusy linii 256 – te ostatnie będą miały wolne dodatkowo w soboty, niedziele i święta.

Skoro będą wakacje i w szkołach robi się pusto, więc autobusy trzech linii: **164, 198 i 201** nie podjadą pod szkoły. Na okres wakacyjny zawiesimy też kursy realizowane w dni nauki szkolnej i akademickiej linii: **114, 121, 142, 150, 152** oraz **211** (są one oznaczane odpowiednim symbolem literowym).

Skorygowane będą trasy i rozkłady autobusów linii: **107, 125, 134, 164, 192, 239, 326, 401, 411, 521**.

Wakacyjne rozkłady jazdy dostaną linie: **105, 106, 108, 110, 112, 114, 120, 122, 124, 130, 132, 140, 141, 146, 147, 150, 154, 162, 163, 166, 167, 170, 172, 173, 174, 176, 177, 179, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 191, 193, 194, 197, 201, 204, 207, 208, 209, 210, 212, 221, 256, 317, 319, 338, 414, 502, 503, 507, 509, 511, 514, 518, 520, 523, 525, 527, 704, 709, 710, 714, 727, 739, 742, 750, 755, E-1.**

Tramwaje

W czasie wakacji tramwaje podjadą na przystanki ze zmienioną częstotliwością – w godzinach szczytu co 5 lub co 10 minut, poza nimi co 7,5 minuty lub co 15 minut.

Metro

Pociągi metra, w dni powszednie rano i po południu, będą kursowały na linii **M1** co 2 minuty i 50 sekund, a na **M2** co 3 minuty i 30 sekund.

Szybka Kolej Miejska

Dla pociągów SKM będzie obowiązywał rozkład jazdy wprowadzony 15 czerwca.

Warszawskie Linie Turystyczne – na wakacyjnym szlaku!



Wakacje nabierają rozpędu, a wraz z nimi pełną parą ruszają Warszawskie Linie Turystyczne. Od 28 czerwca codziennie można się przejechać zabytkowym tramwajem linii 36 i zwiedzić w weekendy Warszawę na pokładzie tramwaju T. Od początku lipca można będzie przeprawić się przez Wisłę Pliszką, Wilgą i Słonką codziennie.

Warszawskie Linie Turystyczne od lat cieszą się wielką sympatią, ogromną popularnością i niesłabnącym zainteresowaniem. Mieszkańcy naszego miasta coraz chętniej wybierają się na przechadzki, wycieczki i wyprawy, a przejechanie się zabytkowym taborem czy przeprawienie promem przez Wisłę to znakomity sposób na spędzenie wolnego czasu.

WLT to także nie lada gratka dla miłośników przygód i ciekawa atrakcja dla gości odwiedzających stolicę – nie każdy miał w życiu okazję przejechać się jelczem-berlietem, a dorasta pokolenie, które nawet „ikarusy" zna tylko z filmów czy opowieści rodziców. Dla każdego znajdzie się coś miłego! Na północ od naszej stolicy można się wybrać statkiem Zefir, a na południe pojechać Kolejką Piaseczyńską.

Przeprawa promami

Przez Wisłę można się przeprawić w trzech miejscach: promem **W1** „Słonka" – pomiędzy Cyplem Czerniakowskim (pomost pływający) a Saską Kępą (plaża); promem **W2** „Pliszka": Most Józefa Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża); promem **W3** „Wilga": Podzamcze Fontanny (pomost pływający) – ZOO (plaża).

Na wszystkich trzech jednostkach, nie trzeba mieć biletów – pływanie nimi jest bezpłatne. Możemy zabrać na ich pokład także czworonożnego przyjaciela, a nawet rower. **Od 1 lipca do 31 sierpnia pływają codziennie!**

Na szynach

Od najbliższego weekendu (28 czerwca) na tory wyjadą tramwaje **weekendowej linii T**, obsługiwanej przez zabytkowy tabor – najstarsze pojazdy z kolekcji Tramwajów Warszawskich. Popularna „Tetka" jest prawdziwą gratką dla miłośników transportu szynowego. Oczekujący na przystanku mogą trafić m.in. na tzw. „berlinkę" – jeden z dwóch wagonów zaprojektowanych specjalnie dla Warszawy, który został wywieziony do Berlina podczas II wojny światowej. Po jej zakończeniu odzyskano je i sprowadzono do stolicy (drugi – jeździ obecnie w Krakowie). Na trasie spotkamy również tramwaje generacji N. Najstarszy z nich obsługiwał linię 30, uruchomioną wraz z otwarciem Trasy W-Z w 1949 roku.

Pasażerowie z okien tramwaju mogą zobaczyć wiele ważnych dla historii Warszawy i Polski budynków, jak również panoramę miasta mostu Śląsko-Dąbrowskiego. Stuletnia zajezdnia tramwajowa na Pradze, najdłuższy blok mieszkalny w stolicy, Cerkiew Metropolitalna,

Stare Miasto i Trasa W-Z wraz z tunelem i charakterystyczne zabudowania osiedli na Kole to jedynie kilka przykładów miejsc, które są mijane w czasie podróży „tetką". Można nią dojechać również w rejon wielu muzeów, m.in. Muzeum Warszawskiej Pragi, Muzeum Powstania Warszawskiego. **Tramwaje T kursują w weekendy i dni świąteczne do 31 sierpnia.**

Od początku wakacji do 21 września częściej spotkamy także **zabytkowe tramwaje linii 36**, które będą jeździły nie tylko w weekendy, ale także w tygodniu. Trasa prowadzi przez ciekawe i zabytkowe rejony miasta.

Trasa linii 36 – obsługiwanej zabytkowymi tramwajami 13N „parówkami" i obchodzącymi w tym roku swoje 50-lecie wagonami 105Na „akwariami" – prowadzi z Żoliborza przez centrum na Wolę.

Na początku trasa prowadzi z okolic Parku Kaskada, przez plac Wilsona i zieloną (dosłownie, bo jest tam trawiaste torowisko) ulicę Adama Mickiewicza. Następnie skręca w ul. Stawki, by minąć Umschlagplatz oraz przez al. Jana Pawła II, czyli tereny zrównane z ziemią podczas II Wojny Światowej. W rejonie dawnego Kina Femina można zobaczyć również XVIII-wieczny kościół Narodzenia Najświętszej Maryi Panny, który pierwotnie znajdował się przy ulicy Leszno 32. Podczas budowy Trasy W-Z został przesunięty o 21 metrów na północ, by zrobić miejsce jezdni, obecnej al. „Solidarności". Dalej z okien wagonu można zobaczyć targową Halę Mirowską oraz charakterystyczne bloki osiedla Za Żelazną Bramą. Po skręcie na rondzie ONZ w kierunku Woli można dotrzeć do dawnej Fabryki Norblina oraz w okolice Muzeum Powstania Warszawskiego, zlokalizowanego w dawnej elektrowni





tramwajowej. Dalsza część trasy to tereny, gdzie w 2024 roku przywróciliśmy tramwaje, znane wielu Polkom i Polakom z kultowej komedii „Nie lubię poniedziałku". To tam przy dawnych Zakładach Radiowych im. Marcina Kasprzaka zaopatrzeniowiec Bączyk z Sulęcic poszukiwał treblinek do kombajnu. Przejazd kończy się przy XIX-wiecznym cmentarzu Wolskim.

W te wakacje częstym gościem na trasie linii 36 będzie najstarszy zachowany wagon typu 102Na który Tramwajom Warszawskim udostępniło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A w Krakowie. Warszawa po raz trzeci wzięła udział w wymianie tramwajowej. Dzięki temu niebieski przegubowiec spędza wakacje w stolicy, zaś czerwony wagon w Grodzie Kraka.

Na kołach

Warszawskie Linie Turystyczne, to także gratka dla fanów autobusów. Autobusy linii **100** kursują **w weekendy i dni świąteczne do 21 września.**

„Setkę" obsługują zabytkowe jelcze i ikarusy, ale także niskopodłogowe: jelcz, MAN, neoplan i solaris z przełomu wieków. W ramach przejażdżki można cofnąć się w czasie, wypróbowując miękkie skajowe fotele, czując powiew wiatru we włosach (kto nie pamięta jazdy przy lufciku, koniecznie musi spróbować) czy nasłuchując trzaskających drzwi.

Autobusy linii 100 wyruszają z Dworca Centralnego trasą z widokami przez Wolę i Muranów, następnie mostem Śląsko-Dąbrowskim przeprawiają się na Pragę, a na zachodni brzeg Wisły wracają mostem Świętokrzyskim. Następnie przejeżdżają przez Powiśle i okolice Łazienek Królewskich, by kontynuować przejazd Marszałkowską. Kurs kończy się na przystanku początkowym – Dworzec Centralny.

„Setka" to nie tylko frajda dla miłośników komunikacji miejskiej, ale i dogodny transport dla turystów. Korzystając z niej, można odwiedzić najważniejsze warszawskie muzea – Muzeum Powstania Warszawskiego, Muzeum POLIN, Muzeum Narodowe, a także Stare Miasto czy zoo. Po drodze pasażerowie mogą obejrzeć z okien autobusów Pałac Kultury i Nauki, kwitnące Łazienki, malowniczy plac Zbawiciela, monumentalną zabudowę Marszałkowskiej Dzielnicy Mieszkaniowej i skąpaną w słońcu Wisłę.

Zabytkowe pojazdy – standardowe bilety WTP

Aby skorzystać z przejażdżki zabytkowymi liniami tramwajowymi 36, T i autobusową 100 potrzebny jest oczywiście bilet. Tutaj sprawa jest bardzo prosta. Wystarczy zwykły bilet WTP (nawet 20-minutowy), a jeśli ktoś posiada długookresowy, to po prostu wsiada do pojazdu i rusza w drogę.

W zabytkowym taborze może się zdarzyć, że na pokładzie nie znajdziemy kasowników, a mamy w ręku świeżo kupiony bilet kartonikowy. W takich pojazdach pasażerowie spotkają konduktorów z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Ich rolą jest pomoc przy kasowaniu biletów jednorazowych w tradycyjnych „dziurkaczach" lub za pomocą szczypiec konduktorskich. Bilety krótko- i długookresowe kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej prosimy skasować wcześniej w innym pojeździe (takim, który ma żółty kasownik) lub bramce metra. W „zabytkach" są też naklejki z kodami QR do kasowania biletów kupionych w aplikacji.

Autobus do kolejki, kolejka do autobusu

Pociąg **Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej** startuje ze stacji w Piasecznie, więc najpierw trzeba tam dotrzeć. Można to zrobić na kilka sposobów – indywidualnie, korzystając z połączeń normalnymi liniami WTP albo specjalnej linii autobusowej **51** – obsługiwanej przez zabytkowe autobusy. I tu ważna uwaga: linia 51 jest przeznaczona tylko dla osób z biletem na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową.

Autobus linii **51 startuje z przystanku DS Riviera 01** (w rejonie stacji metra Politechnika, przy ul. Waryńskiego za rondem Jazdy Polskiej) o godzinie 13:00. Można do niego wsiąść także na przystanku Metro Wilanowska 01 (przy ul. Puławskiej) o godz. 13:15. **Pociąg odjeżdża ze stacji Piaseczno Miasto o godz. 14:00.**

Na stację Piaseczno Miasto Wąskotorowe można dojechać z Warszawy również autobusami linii 727 do przystanku Kolejka Piaseczyńska. Alternatywnym dojazdem są też autobusy linii 709 do pętli PKP Piaseczno lub pociągi SKM linii S4 i S40 oraz Kolei Mazowieckich do stacji Piaseczno. Dworzec kolejowy Piaseczno jest oddalony o około 800 metrów od stacji wąskotorówki.

W ramach wycieczki możliwe jest zwiedzenie terenu stacji kolei wąskotorowej, na której znajduje się wystawa pamiątek kolejowych oraz zabytkowej małej infrastruktury, takiej jak ławki, kiosk ruchu itp. Do zobaczenia jest również pomieszczenie z makietą kolejową, po której suną miniaturowe pociągi.

Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa uruchomiona została w 1900 roku. Stanowi doskonałą okazję na doświadczenie arkadyjskich klimatów. Pociąg mija zabytkową stację Zalesie Dolne, Głosków, Runów, Złotokłos a następnie dociera do stacji Tarczyn. W drodze powrotnej – w Runowie, pasażerowie mają czas dla siebie. Kolejka zatrzymuje się przy malowniczej polance, gdzie jest czas na piknik, grilla lub relaksujący spacer po lesie. Na polanie można korzystać z wiat oraz miejsc na ognisko.

Do wszystkich atrakcji pasażerów dowiezie rumuńska lokomotywa spalinowa ciągnąca wagony wyprodukowane w tym samym kraju. Do składu często podłączany jest również wagon towarowy z 1914 roku. To niejako przypomnienie, że Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa, dawna Kolej Grójecka, pełniła również ważną rolę towarową.

Pociąg kursuje od początku maja do 20 września w każdą sobotę.

Powrót pociągu do stacji Piaseczno Miasto – około 17:30, powrót autobusu linii 51 ze stacji Piaseczno Miasto po przyjeździe pociągu – ok. godziny 18:30.



Od początku wakacji tramwajem na Stegny

W sobotę, 28 czerwca, otwarty zostanie nowy odcinek trasy tramwajowej wzdłuż ulicy św. Bonifacego do pętli autobusowo-tramwajowej Stegny. Na tory wyjadą tramwaje linii 19. Mieszkańcy Dolnego Mokotowa zyskają połączenie z Dworcem Centralnym i ciągiem al. Jana Pawła II.

Cała odnoga wilanowskiej trasy na Stegny liczy ok. 800 m długości. Na skrzyżowaniu ulicy Jana III Sobieskiego i św. Bonifacego powstał pełny węzeł rozjazdowy. Dalej nowe torowisko poprowadzone zostało w wydzielonym pasie pomiędzy jezdniami i na sporym odcinku jest pokryte rozchodnikiem. Nowy odcinek trasy kończy się dwutorową pętlą tramwajowo-autobusową, zlokalizowaną przy szkole podstawowej im. Raoula Wallenberga i kościele pw. NMP Matki Miłosierdzia. Stanowiska dla autobusów będą tuż obok peronów tramwajowych (zaplanowano też wspólne przystanki).

„Dziewiętnastka" na torach

Na nową trasę wyjadą tramwaje linii 19, które zabiorą pasażerów ze Stegien i Dolnego Mokotowa w kierunku Dworca Centralnego przez ulicę Puławską, Marszałkowską, Nowowiejską i al. Niepodległości, T. Chałubińskiego. Dalej standardowa trasa „dziewiętnastki" poprowadzi al. Jana Pawła II, ulicą W. Broniewskiego, al. W. Reymonta, Powstańców Śląskich do pętli Nowe Bemowo. W sobotę tramwaje rozpoczną kursowanie na wydłużonej trasie, do pętli Koło czyli pojadą dalej Powstańców Śląskich, Radiową i Dywizjonu 303. W ten sposób, na czas trwania remontu torów na ulicy Młynarskiej, wzmocnimy komunikację tramwajową w tym rejonie Warszawy.



Fot. Tramwaje Warszwskie

Pierwszy kurs 19 zaplanowano ze Stegien o godz. 4.52, a z Koła o 4.54. W dni powszednie w godzinach szczytów komunikacyjnych, tramwaje będą kursowały co 10 minut (to rozkład wakacyjny – planowana standardowa częstotliwość to 8 minut); w soboty i święta w najpopularniejszych godzinach co 15 minut.

Zabytkiem na Stegny

Tego samego dnia na tory wyjedzie także specjalna linia S, obsługiwana taborem zabytkowym. Tramwaje będą kursować w godz. 11.00-19.00 na trasie: Sielce – Stegny – Miasteczko Wilanów – Stegny – Sielce. Kursy odbywać się będą z częstotliwością co pół godziny.



Fot. Tramwaje Warszwskie

Upały w mieście – Warszawa udostępnia miejsca chłodu



Wysokie temperatury i fale upałów to zjawiska, które coraz częściej występują w Warszawie i mają wpływ na nasze samopoczucie, a nawet zdrowie.

Przebywanie na pełnym słońcu niesie ze sobą pewne zagrożenia, które warto znać i ograniczać.

Jak radzić sobie z upałami?

Do grup najbardziej narażonych na negatywne skutki wysokich temperatur należą przede wszystkim: osoby starsze, dzieci i kobiety w ciąży, osoby cierpiące na choroby przewlekłe, osoby pracujące na dworze, czy uprawiające sport. Warto pamiętać, że upał może doprowadzić do wystąpienia udaru słonecznego lub cieplnego, który jest stanem zagrażającym zdrowiu, a nawet życiu.

Dlatego warto pamiętać:

- nie przebywaj na bezpośrednim słońcu i unikaj miejsc, gdzie jest gorąco,
- jeśli możesz – pozostań w chłodnym pomieszczeniu
- noś nakrycie głowy, które ochroni Cię przed słońcem
- pij dużo wody, najlepiej zawsze noś ze sobą butelkę z wodą,
- wybieraj ławki w cieniu.

W Warszawie można odpocząć w miejscach chłodu, które udostępniamy. Ich adresy znajdują się w serwisie 19115.

Dodatkowe informacje i wskazówki, jak o siebie dbać w czasie upałów i na co zwrócić uwagę:

Źle się czuję – co robić?

Jeśli rozpoznajesz u siebie objawy udaru cieplnego lub słonecznego – zadzwoń na numer alarmowy 112. Informacje, co zrobić w przypadku pogorszenia się twojego stanu zdrowia lub innej osoby z powodu wysokich temperatur (i nie tylko) znajdziesz w materiale opracowanym przez Stołeczne Centrum Bezpieczeństwa:

Ważne!

Jeśli w twojej rodzinie lub wśród znajomych, są osoby szczególnie wrażliwe na upały, pamiętaj, aby często się z nimi kontaktować. Sam kontakt osobisty, czy telefoniczny, może być bardzo pomocny zarówno w poprawie komfortu psychicznego jak i fizycznego tych osób.

Nagrzewanie się mieszkań

Podczas upałów zdarza się, że temperatura w mieszkaniu może być zbliżona do tej na zewnątrz. Oprócz metod, które nie zawsze można zastosować, jak montaż klimatyzatora, oklejenie okien folią UV, która utrudnia nagrzewanie się mieszkania przez okna, najważniejsze jest nie wpuszczać gorącego powietrza do środka mieszkania. Dlatego warto przewietrzyć pomieszczenie wcześnie rano, gdy temperatury są jeszcze niższe, a następnie zamknąć okna i je zasłonić zasłonami, roletami czy żaluzjami.



UWAGA UPAŁY!



Jak chronić się przed negatywnymi skutkami upałów w mieście?

- nie przebywaj na bezpośrednim słońcu i unikaj miejsc, gdzie jest gorąco
- jeśli możesz – pozostań w chłodnym pomieszczeniu
- noś nakrycie głowy, które ochroni Cię przed słońcem
- pij dużo wody, najlepiej zawsze noś ze sobą butelkę z wodą
- wybieraj ławki w cieniu

Możesz odpocząć w miejscach chłodu, które udostępniamy.

Ich adresy znajdziesz w serwisie 19115:
https://warszawa19115.pl/-/upaly
lub po zeskanowaniu kodu QR:





Warszawsko-wileńska kontrola biletów

Kontrola biletów i system biletowy były tematem spotkania, które odbyło się w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego z przedstawicielami wileńskiego odpowiednika – JUDU.

Goście zapoznali się z założeniami Warszawskiego Transportu Publicznego, systemem sprzedaży biletów, planami wdrożenia nowego systemu, a także z ekologicznymi rozwiązaniami transportu w stolicy. Najwięcej pytań dotyczyło kontroli biletowych – od ich liczby i przebiegu, poprzez sprzęt używany przez kontrolerów, aż po ich ubiór i windykację należności.

Z gośćmi spotkała się dyrektor Pionu Handlowego Agnieszka Siekierska-Otłowska oraz pracownicy Działu Kontroli Biletów – Mariusz Śledziewski i Michał Mazurkiewicz. Prezentację o systemie transportowym stolicy wygłosił Michał Piwowarski z Działu Organizacji Przewozów.

Po spotkaniu przy ulicy Grochowskiej i zwiedzeniu pomieszczeń, w których pracuje Dział Kontroli Biletów, goście z Litwy udali się wraz z kontrolerami na ulice Warszawy, aby na własne oczy zobaczyć ich pracę.



Była to druga w ostatnich latach wizyta gości z JUDU – litewskiego odpowiednika warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego, poprzednia odbyła się w listopadzie 2023 roku.

Studenci Wydziału Transportu PW z wizytą w ZTM

Studenci Politechniki Warszawskiej, zrzeszeni w Studenckim Kole Naukowym Inżynierii Ruchu Drogowego odwiedzili siedzibę Zarządu Transportu Miejskiego, aby „od kuchni" poznać funkcjonowanie Warszawskiego Transportu Publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień związanych z nadzorem ruchu.



Koło Naukowe Inżynierii Ruchu Drogowego to grupa studentek i studentów zainteresowanych zagadnieniami sterowania ruchem drogowym oraz komunikacją publiczną. Studenci ciągle poszerzają wiedzę, dlatego też przybyli z wizytą do ZTM.

Michał Piwowarski, starszy specjalista ds. transportu publicznego z Działu Organizacji Przewozów zaprezentował nie tylko obecny system transportu w Warszawie i okolicach, ale także plany powstania metropolii i założenia nowego systemu biletowego, a także omówił planowanie sieci komunikacyjnej, tworzenie rozkładów jazdy, nadzór nad przewozami, priorytety dla transportu zbiorowego oraz systemy informacji pasażerskiej. Goście odwiedzili także Pion Nadzoru Przewozów, gdzie opowiedziano im o nadzorze nad przewozami oraz pokazano w praktyce pracę Centrum Nadzoru Ruchu.

Przedstawiciele Koła byli bardzo zainteresowani działalnością ZTM i perspektywą odbycia praktyk lub staży.

Mazowiecki Kongres Transportowy

W Warszawie odbył się Mazowiecki Kongres Transportowy, podczas którego eksperci, praktycy i samorządowcy rozmawiali na temat modelu obsługi transportowej Mazowsza oraz o nowoczesnej mobilności.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Katarzyna Strzegowska opowiedziała o modelu obsługi transportowej aglomeracji warszawskiej oraz planach wprowadzenia metropolii na Mazowszu, a także wzięła udział w dyskusji panelowej, wraz z przedstawicielami kluczowych instytucji odpowiadających za strategiczne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej.

W dalszej części kongresu przedstawiciele Centrum Unijnych Projektów Transportowych opowiedzieli o projektach transportowych dla Mazowsza do roku 2035. Głos zabrali przedstawiciele kluczowych instytucji. Centrum Unijnych Projektów Transportowych, prezentowało najnowsze działania CUPT w zakresie finansowania i wdrażania projektów infrastrukturalnych dla regionu Mazowsza, przedstawiciel PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., omówił plany rozwoju sieci kolejowej w regionie, a Dyrektor Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, przedstawił aktualny stan i przyszłość inwestycji drogowych.

Wydarzenie zakończył temat CPK jako przykład multimodalnego węzła transportowego.

Kongres zorganizował SITK RP o/Radom, a partnerem instytucjonalnym wydarzenia był m.in. ZTM Warszawa.





Jaka przyszłość metropolii warszawskiej?

Wspólny bilet metropolitalny, przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, rozwój gospodarczy, inwestycje i bliskość usług to cele współpracy w ramach metropolii warszawskiej. Rozpoczęły się właśnie konsultacje społeczne nowej Strategii rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 roku. Twórcy dokumentu czekają na głos mieszkańców gmin i powiatów, które wchodzą w skład metropolii.

Metropolia warszawska określa swoją wspólną drogę rozwoju na najbliższe lata. Wystartowały konsultacje społeczne „Strategii rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 roku". Dokument ten wskazuje wizję rozwoju ponadlokalnego w odniesieniu do m.in. kształtowania ładu przestrzennego, adaptacji do zmian klimatu, rozwoju zrównoważonej mobilności czy poprawy jakości usług publicznych. Spotkania z mieszkańcami będą się odbywać zarówno w Warszawie, jak i wielu gminach zlokalizowanych w obszarze metropolitalnym. Potrwają do 13 lipca.

69 gmin i 9 powiatów

– Rozmawiamy o tym, jak metropolia warszawska ma wyglądać za 15 lat i jakie trzeba prowadzić działania, żeby to osiągnąć. Dla obszarów metropolitalnych wyzwaniem są usługi publiczne, gdyż rynek pracy i usług – w tym edukacyjnych – jest rynkiem ponadlokalnym. To wiąże się z codziennymi podróżami uczniów czy pracowników do stolicy oraz wymaga znacznych nakładów, m.in. na transport publiczny. W Warszawie zameldowanych mieszkańców jest ok. 1,8 mln osób, ale w praktyce z miasta codziennie „korzysta" ok. 2,4 mln osób, głównie mieszkających w gminach metropolii. Stąd konieczność pracy nad strategicznym dokumentem, bo podstawą dobrze działającej metropolii jest współpraca, budowanie relacji i partnerstwa – podkreśla Maciej Fijałkowski, sekretarz m.st. Warszawy.

Metropolia warszawska to współpraca m.st. Warszawy oraz okolicznych 69 gmin i 9 powiatów. Liczba mieszkańców metropolii warszawskiej stanowi 60 proc. ludności całego województwa mazowieckiego.

Nawet 40-50 proc. pracowników z niektórych gmin podwarszawskich codziennie dojeżdża do Warszawy do pracy – przez to stają się „użytkownikami" miasta stołecznego i korzystają z infrastruktury czy usług.

Po co strategia?

Przyjęcie Strategii rozwoju metropolii warszawskiej do 2040 r. to warunek dalszego dostępu do środków europejskich. Strategia jest niezbędna dla pozyskania i rozliczenia dofinansowania unijnego na metro na Bemowo oraz tramwaj na Wilanów – łącznie ponad 2 miliardy złotych dotacji z UE na projekty o wartości ponad 5 miliardów złotych. Jednocześnie dzięki przyjęciu strategii do dyspozycji jest około 580 milionów złotych z Unii Europejskiej dla



Fot. UM Warszawa

samorządów całej metropolii warszawskiej na inne projekty rozwojowe. Strategia jest „umową" między wszystkimi samorządami co do wspólnych, akceptowanych przez wszystkie strony kierunków rozwoju. Obecne przepisy często nie pozwalają na realizacje zadań ponadlokalnych w zakresie odpowiadającym na potrzeby mieszkańców, brak jest przypisanego właściciela do realizacji tych zadań lub przypisanie ich Warszawie.

Marcin Jakubowski, burmistrz Mińska Mazowieckiego i skarbnik Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa" podkreśla, że metropolia warszawska jest największa w Polsce i jedną takich gmin i fundamentem nowych miejsc pracy lub inwestycji.

– Codzienne połączenia kolejowe z Piaseczna do Warszawy i dalej przez Legionowo, nad Zegrze Południowe to wygodny sposób podróżowania, który zachęca mieszkańców do pozostawienia aut w codziennych dojazdach do pracy/szkoły. Linią SKM nasi mieszkańcy dojeżdżają do stolicy w ok. 35 minut. W wielu miejscach SKM przecina się z trasami linii Warszawskiego Transportu Publicznego. Umożliwia to przesiadki między pociągami, autobusami, tramwajami i metrem – mówi Daniel Putkiewicz, burmistrz Piaseczna,

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne metropolii warszawskiej
Projekty współfinansowane ze środków UE, umowy podpisane do II 2025

	Ścieżki rowerowe	Parkingi „Parkuj i Jedź"	Doradztwo edukacyjno-zawodowe	Edukacja ogólna	Miejsca opieki nad dziećmi do lat 3	E-usługi
liczba projektów	25	32	7	58	26	45
	509,63 km długość dróg dla rowerów (wybudowanych lub przebudowanych)	60 liczba obiektów „Parkuj i Jedź" 5 887 liczba miejsc postojowych w obiektach „Parkuj i Jedź"	281 liczba szkół i placówek objętych wsparciem	26 427 liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych 661 liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie	2 221 liczba nowych miejsc opieki nad dziećmi do lat 3	297 liczba stworzonych e-usług
wartość podpisanych umów o dofinansowanie	396,0 mln zł	119,6 mln zł	9,4 mln zł	40,5 mln zł	58,3 mln zł	94,1 mln zł
wartość zatwierdzonych wydatków	514,7 mln zł		8,5 mln zł	37,7 mln zł	51,3 mln zł	93,5 mln zł
pula środków dla metropolii*	483,6 mln zł		7,9 mln zł	35,9 mln zł	59,0 mln zł	96,5 mln zł

* kurs EUR 4,1306

Dofinansowanie ze środków UE dla 194 projektów
Wartość podpisanych umów o dofinansowanie: 723 756 402,37 zł (105,13%)
Wartość zatwierdzonych wydatków: 712 058 771,61 zł (103,43%)









z większych w Europie. – To przekłada się na duże zróżnicowanie pod względem gospodarczym, demograficznym, dostępu do infrastruktury i usług. Przyjmuje się, że metropolia warszawska jest regionem bogatszym od reszty kraju i osiąga najlepsze wyniki makroekonomiczne. Jest to prawda, jednak nie można mierzyć wszystkich gmin metropolii warszawskiej tą samą miarą. Metropolia warszawska to obszar dużych kontrastów. W naszej metropolii są gminy uboższe, których stopień rozwoju społecznego i gospodarczego jest na poziomie porównywalnym do regionów słabiej rozwiniętych – dodaje burmistrz Jakubowski.

Transport to podstawa

Metropolitalny transport publiczny – oparty na współpracy, dla której podstawą będzie ustawa metropolitalna – może być iskrą rozwojową dla

wiceprezes Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa". – Łączy nas nie tylko woda, ale też transport i wspólny pociąg. Również linie podmiejskie czyli popularne „siedemsetki" są ważnym elementem współpracy transportowej. Linie podmiejskie są także priorytetowe dla innych podwarszawskich samorządów, szczególnie tych, które nie mają dostępu do transportu kolejowego – wtóruje mu Paweł Kownacki, wójt Wieliszewa.

Linie lokalne „L" uruchamiane są w wyniku współpracy samorządów gmin metropolii warszawskiej i Zarządu Transportu Miejskiego: „eLki" jeżdżą w kilkunastu gminach metropolii warszawskiej, a średnia długość kursu linii L to ponad 18 km. Dla przykładu: w powiecie piaseczyńskim aż 21 linii L przewozi pasażerów z gmin Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Lesznowola, Piaseczno i Prażmów. Gminy wspólnie finansują funkcjonowanie linii, dbają o standard



Fot. UM Warszawa

i jakość. Dochody z biletów pokrywają tylko ok. 30 proc. kosztów funkcjonowania systemu transportu publicznego organizowanego przez ZTM. Dlatego Warszawa i samorządy dopłacają do każdego kilometra przejechanego przez autobus czy pociąg. Warszawa wyda w 2025 roku na utrzymanie transportu ok. 4,5 miliarda złotych.

– Reprezentuję gminę, która jest jedną z wielu gmin metropolii warszawskiej z niższym wskaźnikiem dochodów podatkowych na mieszkańca – mówiła Karolina Zowczak, burmistrz miasta i gminy Osieck. – Gminy podwarszawskie, które są obsługiwane przez ZTM działają w sprawnie funkcjonującym systemie, natomiast gminy położone dalej od stolicy często mają problem z organizacją transportu publicznego. Jednoczą się w związkach transportowych, jak ma to miejsce w powiecie otwockim, mińskim i grodziskim, jednak ważne jest aby te systemy były jak najbardziej zintegrowane ze sobą. Ważna dla mieszkańców powiatu otwockiego jest nie tylko możliwość podróży do Warszawy, ale również komunikacja do największego miasta w powiecie czyli Otwocka, gdzie można załatwić sprawy urzędowe czy odbyć wizytę w szpitalu – dodaje burmistrz Zowczak.

Samorządowcy metropolii apelują o rozwiązania prawne, które pozwoliłyby stworzyć stabilny system współpracy metropolitalnej. Bez tego wsparcia rozwój transportu, planowania przestrzennego czy integracji innych usług pozostanie ograniczony. Dlatego w formule partnerstwa przygotowany został projekt ustawy metropolitalnej, który określa konkretne zadania dla metropolii, jednak bez odbierania zadań i likwidacji tożsamość i podmiotowości poszczególności gmin i powiatów. Według projektu na metropolia zajmowałaby się szczególnie publicznym transportem zbiorowym, kształtowaniem ładu przestrzennego, ochroną klimatu i środowiska, a także rozwojem społecznym i gospodarczym.

– Ważnym aspektem prac nad strategią jest aktywny udział mieszkańców, w tym przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych. Potrzeby i oczekiwania każdego – bez względu na wiek, zainteresowania czy miejsce zamieszkania w metropolii – są dla nas bardzo istotne. Dlatego zachęcamy do włączenia się w konsultacje społeczne. Zaplanowaliśmy 11 spotkań konsultacyjnych w naszej metropolii – mówi Maciej Fijałkowski, sekretarz miasta.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne metropolii warszawskiej

Gminy metropolii warszawskiej już od 2014 roku wspólnie realizują przedsięwzięcia współfinansowane z funduszy UE w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Jest to instrument, który pozwolił na wyjście poza sztywne granice administracyjne jednostek samorządu terytorialnego, dając tym samym możliwości większego oddziaływania realizowanym projektom unijnym. W ramach tych inwestycji powstał system tras rowerowych, które służą mieszkańcom w ich codziennych dojazdach do pracy, szkoły i rekreacji. Nowoczesne trasy rowerowe zdecydowanie poprawiły bezpieczeństwo ruchu drogowego w metropolii. ZIT to również sieć parkingów „Parkuj i jedź” w metropolii warszawskiej, które zapewniają

miejsca postojowe dla aut i rowerów. Parkingi „Parkuj i jedź" łączą mieszkańców przedmieść bądź mniejszych miejscowości z transportem publicznym.

Czym jest metropolia?

Metropolię warszawską współtworzy m.st. Warszawa oraz 69 okolicznych gmin i 9 powiatów. Jest to obszar o powierzchni 6 tys. km kw. Zamieszkuje go ponad 3 mln osób. Metropolia warszawska jest jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się regionów w Europie. W skład regionu metropolii warszawskiej wchodzą: Miasto Stołeczne Warszawa; **powiat grodziski** oraz gminy wchodzące w jego skład: Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Milanówek, Podkowa Leśna, Żabia Wola; **powiat legionowski** oraz gminy wchodzące w jego skład: Jabłonna, Legionowo, Nieporęt, Serock, Wieliszew; **powiat miński** oraz gminy wchodzące w jego skład: Cegłów, Dębe Wielkie, Dobre, Halinów, Jakubów, Kałuszyn, Latowicz, Mińsk Mazowiecki (miasto), Mińsk Mazowiecki (gmina wiejska), Mrozy, Siennica, Stanisławów, Sulejówek; **powiat nowodworski** oraz gminy wchodzące w jego skład: Czosnów, Leoncin, Nasielsk, Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek, Zakroczym; **powiat otwocki** oraz gminy wchodzące w jego skład: Celestynów, Józefów, Karczew, Kołbiel, Osieck, Otwock, Sobienie-Jeziory, Wiązowna; **powiat piaseczyński** oraz gminy wchodzące w jego skład: Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Lesznowola, Piaseczno, Prażmów, Tarczyn; **powiat pruszkowski** oraz gminy wchodzące w jego skład: Brwinów, Michałowice, Nadarzyn, Piastów, Pruszków, Raszyn; **powiat warszawski zachodni** oraz gminy wchodzące w jego skład: Błonie, Izabelin, Kampinos, Leszno, Łomianki, Ożarów Mazowiecki, Stare Babice; **powiat wołomiński** oraz gminy wchodzące w jego skład: Dąbrówka, Jadów, Klembów, Kobyłka, Marki, Poświętne, Radzymin, Strachówka, Tłuszcz, Wołomin, Ząbki, Zielonka.

Metropolia warszawska

to współpraca m.st. Warszawy oraz 69 okolicznych gmin i 9 powiatów.



metropolia warszawska

Obszar o powierzchni ponad

6 tys. km²

Zamieszkuje go ponad

3 mln osób



Co tak iskrzy w tunelach metra?



Fot. Metro Warszawskie

Specjalny pociąg, który z precyzją co do milimetrów szlifuje szyny, już od kilku dni pracuje nocami w warszawskim metrze. Do końca roku poprawi stan torów na obu stołecznych liniach podziemnej kolei.

Operacja rozpoczęła się już pod koniec maja. Specjalny pociąg, obsługiwany przez wyszkoloną załogę, rozpoczął prace konserwacyjne na krańcowych odcinkach metra.

W pierwszym tygodniu czerwca zaplanowano wyjazd maszyny na tory na linii M2 – na Targówku, Bemowie i Woli. Na pierwszej linii praca też wre – aż lecą iskry. Obecnie „szlifierka" do torów działa na pograniczu Bielan i Żoliborza.

W tym roku przewidziano dwie tury, podczas których odbędzie się szlifowanie torów. Pierwsza w okresie wiosenno-letnim, druga natomiast jesienią – potrwa od października do grudnia. Do końca roku prace obejmą wszystkie tory, po których pociągi jeżdżą z pasażerami na liniach M1 i M2.

Bezpieczeństwo co do milimetra

Pociąg szlifujący szyny jeździ wyłącznie w nocy, poza godzinami ruchu pasażerskiego, a jego pracy towarzyszy feeria iskier. Maszyna wygładza tory co do milimetra, eliminując takie wady, jak wykruszenia czy falistość. W praktyce oznacza to odtworzenie odpowiedniego profilu główki szyny, co znacząco spowalnia zużycie kół pociągów i ma korzystny wpływ na komfort podróży, zmniejszając wibracje i hałas podczas jazdy.

Specjalistyczny pociąg do szlifowania torów jest w stanie „wygładzić" nawet dwa kilometry torów w niespełna trzy godziny.

Noc dla czystości miasta

Kiedy po Warszawie jeżdżą już tylko autobusy linii nocnych, Zarząd Oczyszczania Miasta sprząta na całego. Porządkami objęte są przystanki, chodniki, jezdnie i torowiska.

Typową porą pracy służb, które dbają o czystość przestrzeni publicznej, jest noc. Ze względu na bezpieczeństwo mieszkańców, a także dla efektu czystego miasta o poranku, ekipy porządkowe wykonują prace wtedy, kiedy większość warszawiaków śpi. – Nasze działania są realizowane od późnych godzin wieczornych do wczesnoporannych, aby nie zaburzać komfortu podróżnych. Gdy ruch uliczny jest minimalny, a większość mieszkańców odpoczywa, nasze ekipy mogą skutecznie i bezpiecznie realizować zaplanowane działania. To sprzyja sprawnemu posprzątaniu miejsc istotnych dla funkcjonowania stolicy, takich jak przystanki komunikacji miejskiej, bez zakłócania codziennego rytmu miasta – mówi Robert Szymański, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.

Wiaty

Kompleksowym czyszczeniem na mokro służby obejmują 1400 wiat przystankowych. Wodą pod ciśnieniem myty jest dach, ściany, gabloty i ławki, a także chodnik, dlatego dla bezpieczeństwa pasażerów prace kończą się o świcie. Każda wiata została już w tym roku gruntownie umyta co najmniej dwa razy. Natomiast w miejscach, gdzie jest największa frekwencja pasażerów, takie sprzątanie przeprowadzono już nawet cztery razy.



Fot. ZOM Warszawa

Chodniki i przystanki

Zarząd Oczyszczania Miasta zleca regularne sprzątanie 4 mln m kw. chodników oraz przystanków. Zamiatanie rozpoczyna się późno w nocy, a do porządków używane są nie tylko tradycyjne miotły, ale także lekkie zamiatarki chodnikowe. ZOM wspomaga zarządców terenów reprezentacyjnych, czyli przy Krakowskim Przedmieściu, Nowym Świecie, Świętokrzyskiej i w Nowym Centrum Warszawy w dbaniu o czystość. Są to jedne z najliczniej odwiedzanych miejsc w Warszawie, dlatego wymagają specjalnego traktowania – sprzątane są z użyciem wody przy pomocy szorowarek i myjek ciśnieniowych. W taki sposób czyszczone są również przystanki tramwajowe przy Dworcu Centralnym, których powierzchnia to ponad 2000 m kw.

Kosze

Do rana muszą też zostać opróżnione wszystkie kosze obsługiwane przez Zarząd Oczyszczania Miasta, a jest ich 13 tys. Połowa z nich stanowi wyposażenie przystanków komunikacji miejskiej. Ekipy porządkowe opróżniają pojemniki codziennie, a w miejscach, gdzie ruch jest największy – nawet osiem razy na dobę.

Ulice i torowiska

1300 km ulic i torowisk czyszczą 32 zamiatarki i zmywarki. Woda jest używana do każdego rodzaju prac realizowanych na drogach – ogranicza wzbijanie się podczas sprzątania kurzu i pyłów, co korzystnie wpływa na jakość powietrza. Nocna pora nie jest przypadkowa. Duże specjalistyczne pojazdy poruszają się z niewielką prędkością. Przy mniejszym natężeniu ruchu są w stanie wykonać prace prawidłowo i nie powodują korków. Natomiast torowiska są czyszczone o ściśle określonej porze, czyli tylko przez cztery godziny w czasie nocnej przerwy w kursowaniu tramwajów.

Sprzątanie na wezwanie

Oprócz planowego sprzątania, tereny dla pieszych oraz ulice są oczyszczane interwencyjnie. Przez całą dobę działa Pogotowie Porządkowe. Do nagłego zaśmiecenia przystanku czy chodnika wyjeżdżają grupy szybkiego reagowania ZOM. Są one wysyłane w miejsca wskazane przez kontrolerów, którzy codziennie monitorują stolicę pod kątem czystości. Bardzo pomocne są też zgłoszenia od uważnych mieszkańców przekazywane do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.

Ekologiczny P+R Połczyńska

Zarząd Transportu Miejskiego odebrał certyfikat poświadczający, że modernizowany parking P+R Połczyńska spełnia Warszawski Standard Zielonego Budynku. Świadectwo na ręce dyrektora Pionu Inwestycji wręczyli Magdalena Młochowska, dyrektor Koordynator ds. Zielonej Warszawy i Jacek Kisiel, zastępca dyrektora Biura Ochrony Powietrza i Polityki Klimatycznej.

Warszawski Standard Zielonego Budynku to zbiór wytycznych opracowanych w 2024 roku dla miejskich budynków w stolicy. Dzięki ich wdrożeniu obiekty są bardziej przyjazne dla środowiska oraz tańsze w utrzymaniu. Wykorzystanie wód opadowych w instalacjach budynku, zastosowanie OZE czy przyjazne dla środowiska oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne – to część proponowanych rozwiązań, które pozwolą obniżyć koszty zużycia energii. Modernizowany parking P+R przy Połczyńskiej będzie spełniał te założenia. Według planów część betonowej nawierzchni zamieni się w taką, która przepuszcza wodę. Zostanie wybudowany system zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Powstaną trzy zbiorniki retencyjne, w tym jeden otwarty o charakterze rekreacyjnym. Woda zgromadzona w zbiornikach będzie wykorzystywana m.in. podlewania roślin. Na nowym eko-parkingu zostanie wdrożony system zarządzania energią, w ramach którego powstanie przemysłowy magazyn energii elektrycznej, a oświetlenie zostanie wymienione na energooszczędne.

Projekt EKO P+R Połczyńska jest dofinansowany z Funduszu Spójności przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach działania FENX.01.02 Adaptacja terenów zurbanizowanych do zmian klimatu. Beneficjentem dofinansowania jest Miasto Stołeczne Warszawa.




Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko


Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską


Remont torowiska na ulicy Z. Słomińskiego



Fot. Tramwaje Warszawskie

Pod koniec czerwca rozpocznie się remont torowiska wraz z siecią trakcyjną na ulicy Z. Słomińskiego. Ruch tramwajowy zostanie wstrzymany na trzy miesiące.

W ramach wakacyjnych prac przebudowane zostanie torowisko wzdłuż ulicy Z. Słomińskiego – na odcinku od ronda Zgrupowania AK „Radosław" do wjazdu na Most Gdański. Roboty podzielone są na dwa odcinki, które będą realizowane w jednym czasie. W sumie to ok. 3 km torów.

Wybrany w przetargu wykonawca – firma Strabag – zajmie się fragmentem torów od ronda Zgrupowania AK „Radosław" do wiaduktu na ulicy gen. W Andersa (w sumie 1507 metrów toru pojedynczego). Ostatni raz tory, na tym odcinku, przechodziły remont główny w 1994 roku – z wyjątkiem okolic Dworca Gdańskiego, gdzie przebudowano je w czasie budowy stacji metra w 2002 roku. Wykonawca rozpoczął już pierwsze prace poza torowiskiem, ale na razie nie powodują one zmian w kursowaniu komunikacji miejskiej.

Przeniesione i dłuższe przystanki

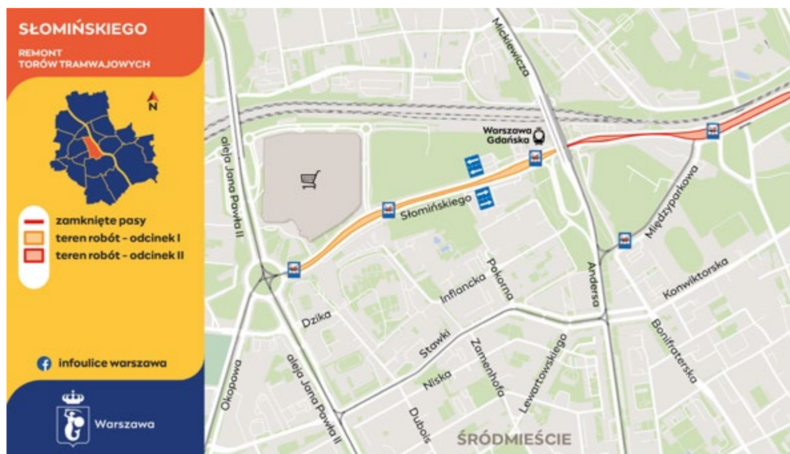
Zakres prac obejmuje wymianę całego torowiska. Zamiast podsypki (tłucznia) na znacznej długości zastosowana zostanie trwalsza konstrukcja bezpodsypkowa – z zieloną zabudową w postaci rozchodnika. W okolicach Dworca Gdańskiego zostanie zachowana konstrukcja podsypkowa. Zmodernizowane zostanie odwodnienie, a rozstaw osi torów zostanie zwiększony. Wymienione zostaną słupy trakcyjne wraz z siecią i kablami trakcyjnymi.

Zmiany odczują także pasażerowie - przystanki Baseny Inflancka zostają przeniesione na zachodnią stronę skrzyżowania ulic Z. Słomińskiego i Pamiętajcie o Ogrodach. Usprawni to znacznie ruch pieszy, gdyż oba tramwajowe przystanki znajdą się bliżej wejścia do centrum handlowego – pasażerowie będą musieli przejść tylko przez połowę jezdni. Układ drogowy zostanie w tym miejscu dostosowany do zmienionej lokalizacji przystanków i przejścia dla pieszych. Ponadto zostaną wydłużone przystanki Dworzec Gdański, co umożliwi bezproblemową obsługę dwóch dłuższych tramwajów.

Bezpieczniejsze dojście do przystanku Park Traugutta

Drugi odcinek – od wiaduktu na ulicy gen W. Andersa do wjazdu na Most Gdański – wyremontowany zostanie siłami własnymi Tramwajów Warszawskich. Ostatni raz torowisko przechodziło remonty generalne w 2006 roku. (od gen. W. Andersa do Bonifraterskiej) i 1998 roku.(od Bonifraterskiej do Mostu Gdańskiego).

Również tutaj, na sporym odcinku, wymieniona zostanie konstrukcja torowiska na bezpodsypkową. Torowisko zostanie zazielenione jesienią, w ramach oddzielnego zadania – już bez przerw w ruchu. W rejonie przystanków Park Traugutta i przejazdu przy ulicy Międzyparkowej,



konstrukcja torowiska zostanie zmieniona na bezpodsypkową. Na całym odcinku zostanie przebudowane odwodnienie torowiska.

Istotne zmiany pojawią się w rejonie przystanku Park Traugutta. Obie platformy zostaną wyremontowane. Prace obejmą także poprawę bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych, a także remont jezdni północnej. Wyremontowany zostanie także przystanek autobusowy przy jezdni południowej.

Zmiany w ruchu

W pierwszym etapie prac, od 28 czerwca, tramwaje nie będą kursowały między ulicami Z. Słomińskiego i S. Starzyńskiego – między rondem Zgrupowania AK „Radosław" a rondem Żaba oraz ulicą Międzyparkową.

Kursowanie tramwajów linii **1, 6 i 28** zostanie zawieszone. **„Osiemnastka"** nadal będzie kursowała na zmienionej trasie czyli z pętli PKP Służewiec na plac G. Narutowicza. Na części swoich tras tramwaje linii **1 i 28** zastąpi linia **78** (Osiedle Górczewska – plac G. Narutowicza), częściej będą kursowały tramwaje linii **3**. Na tory wróci tramwaj linii **25** – na trasie z Żerania Wschodniego na pl. S. Starynkiewicza, natomiast **68** zakończą kursy przy Dworcu Wschodnim. Trasa **27** zostanie wydłużona, tramwaje pojadą ulicą J. Słowackiego, Marymoncką i Zgrupowania AK „Kampinos" do węzła Młociny.

Uruchomimy zastępczą linię autobusową **Z-5** – autobusy będą kursowały między pętlą Metro Trocka a rondem Zgrupowania AK „Radosław" ulicami: Z. Słomińskiego, S. Starzyńskiego, św. Wincentego, Borzymowska. Autobusy linii **500 i 409**, kursujące ulicą Z. Słomińskiego i S. Starzyńskiego, będą miały dodatkowe przystanki.

Prace wiążą się z czasowymi zmianami w organizacji ruchu. Od ronda Zgrupowania AK „Radosław" do Dworca Gdańskiego nieczynne będą pasy wewnętrzne przylegające do torowiska. W pierwszych etapach nie będzie też przejazdu przez tory na wysokości ulicy Pamiętajcie o Ogrodach (zachowana będzie możliwość przejścia przez jezdnię). Nieczynna będzie także zawrotka w rejonie przystanku Dworzec Gdański.

Na odcinku od ulicy gen. W. Andersa do Mostu Gdańskiego organizacja ruchu będzie się zmieniać w zależności od etapu prac. Na początku – od 28 czerwca do przełomu lipca i sierpnia – zamknięta będzie jezdnia południowa przy Międzyparkowej. Ruch w ciągu Z. Słomińskiego, w obie strony, będzie odbywać się po jezdni północnej – po jednym pasie na kierunek. Jednocześnie zachowany zostanie przejazd po jezdni południowej od ulicy Międzyparkowej w kierunku Mostu Gdańskiego.

Pracowity rok

W tym roku harmonogram robót Tramwajów Warszawskich obejmuje aż 34 zadania remontowe i blisko 10 km toru pojedynczego. Oprócz tego zaplanowane są zamknięcia związane z realizacją nowych tras tramwajowych – na Rakowieckiej czy do Dw. Zachodniego. Remonty grupowane są w taki sposób, by w czasie jednego wyłączenia ruchu wykonać kilka zadań.

Większość robót przewidziane zostało w okresie letnim, gdy ruch jest mniejszy. Z uwagi jednak na dużą liczbę prac, które są zaplanowane w kluczowych miejscach sieci tramwajowej, Tramwaje Warszawskie wykorzystują cały sezon remontowy – od marca do października. Jest to konieczne z uwagi na możliwości zapewnienia komunikacji zastępczej, objazdów linii tramwajowych i zachowania dojazdów do zajezdni.

NOC MUZEÓW 2025






289
2600
POGOTOWIE TECHNICZNE


43

NIE TRAĆ CZASU

TE SPRAWY MOŻESZ ZAŁATWIĆ ONLINE



	 portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	 e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	 sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA				
• KARTA MIEJSKA				
• SPRAWY WINDYKACYJNE				
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO				
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI				
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				



Warszawski Transport Publiczny

W centrum inaczej



Fot. UM Warszawa

Pora na przebudowę trasy tramwajowej na ulicy Marszałkowskiej od Widok do Królewskiej. Będzie tu torowisko w zielonej zabudowie, ze szpalerami drzew w pasach separacyjnych, dodatkowymi przejściami dla pieszych i przejazdami dla kierowców. Zadanie, prowadzone przez Tramwaje Warszawskie we współpracy z Zarządem Dróg Miejskich, jest częścią prezydenckiego projektu Nowego Centrum Warszawy.

Wyłoniony w przetargu wykonawca – firma Balzola Polska – wymieni całe torowisko na odcinku ok. 1 km pomiędzy ulicą Widok a zespołem przystankowym Królewska, który również zostanie przebudowany. Ostatnie remonty główne torowisko przechodziło w 1998 (odcinek Widok – S. Moniuszki), 2012 (S. Moniuszki – Świętokrzyska) i 2000 roku (Świętokrzyska – Królewska). Robotami nie będzie objęte skrzyżowanie z ulicą Świętokrzyską, które było przebudowywane w czasie realizacji centralnego odcinka II linii metra.

Efektem prac będzie poprawa płynności ruchu tramwajów. Znikną ograniczenia prędkości do 10, 20 i 30 km/h, a przejazd tramwajów będzie cichszy. Na odcinku od ulicy Królewskiej do Świętokrzyskiej przewidziano zielone torowisko z rozchodnikiem, natomiast na odcinku w kierunku ronda R. Dmowskiego zastosowana zostanie zabudowa przejezdna. Wynika to z wniosku Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego „Meditrans" o zachowanie możliwości poruszania się karetek po tym odcinku torowiska.

Drzewa w szpalerach

Inwestycja Tramwajów Warszawskich, prowadzona w koordynacji z ZDM, stanowi kolejny krok w kierunku sukcesywnego przekształcania ulicy Marszałkowskiej w prawdziwie zieloną arterię. Wykonane zostaną pasy separacyjne wzdłuż torowiska z miejscem na nasadzenia zieleni wysokiej i niskiej. Następnie ZDM zazieleni te rezerwy w ramach osobnego zadania.

Szpalery drzew pojawią się po jednej bądź po dwóch stronach ulicy – od placu centralnego do ulicy Królewskiej. Drogowcy posadzą wiązy o wąskim, kolumnowym pokroju. Poza drzewami wprowadzone zostaną krzewy oraz mieszanka zielonych bylin. Byliny zaplanowano w miejscach, w których może wystąpić konieczność awaryjnego wjazdu na torowisko.

Nowe rozwiązania dla pieszych, rowerzystów i kierowców

W ramach inwestycji tramwajowej zostaną przesunięte krawężniki w celu dostosowaniu ich do nowego układu drogowego. Równolegle z pracami torowymi, ZDM wykona drogową część przebudowy.

Łatwiej będzie przejść przez ulicę Marszałkowską, bez konieczności schodzenia do podziemi (przejście podziemne – dojście do stacji metra Centrum, zostanie zachowane). Powstaną dwa nowe przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe – na wysokości ulic Złotej i H. Sienkiewicza. To ważne z punktu widzenia projektu Nowe Centrum Warszawy, bo jednym z jego

założeń jest „zszycie" miejskich wysp aktywności w jedną całość, wygodną do spacerowania, dostępną. Budowa nowego przejścia przez ulicę Marszałkowską na wysokości Złotej już się rozpoczęła. Będzie ono prowadziło wprost na nowo oddany plac centralny.

W tych samych punktach pojawią się też nowe rozwiązania dla kierowców. Będą oni mieli do dyspozycji po dwa pasy ruchu w każdym kierunku – z dodatkowymi pasami do skrętu na skrzyżowaniach. W rejonie ulicy Złotej wyznaczona zostanie zawrotka pozwalająca zmienić kierunek jazdy bez konieczności dojeżdżania do ronda R. Dmowskiego. Z kolei przy ulicy H. Sienkiewicza powstanie zupełnie nowy lewoskręt zapewniający dojazd do kwartału w rejonie Złota-Zgoda.

Wzdłuż ulicy Marszałkowskiej drogowcy planują także dobudowanie brakującego odcinka drogi dla rowerów po jej wschodniej stronie, między Świętokrzyską a Królewską. Wkrótce ruszy przetarg na budowę. Będzie bezpieczniej także dla pieszych – na skrzyżowaniu z ulicą Rysią powstanie wyniesione przejście i przejazd rowerowy.

Przygotowania do remontu – zmiany w ruchu i komunikacji

Główne prace tramwajowe zaplanowano od 14 czerwca do połowy października. W trakcie trwania robót wstrzymany jest ruch tramwajów między przystankami Metro Ratusz Arsenał i Centrum, gdzie przewidziano tymczasowe rozjazdy nakładkowe. Tramwaje od strony Żoliborza dojeżdżają do Arsenału, a z kierunku Mokotowa do ronda R. Dmowskiego.

Plac Centralny otwarty

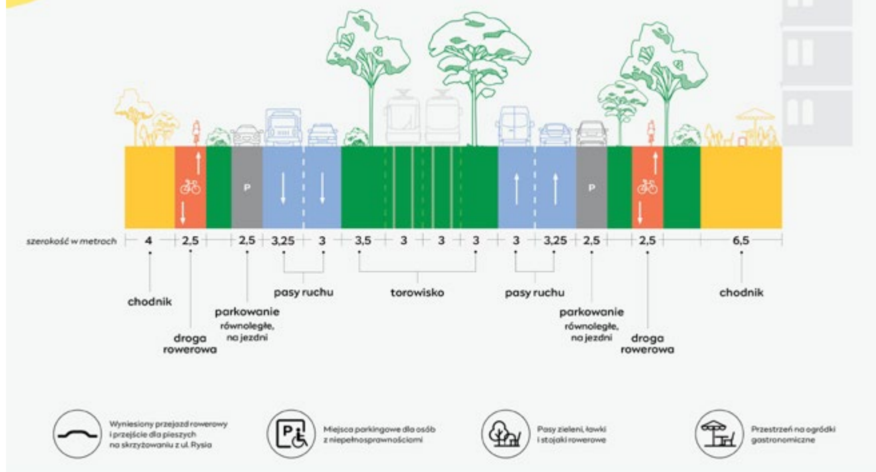
– Plac Centralny, mam nadzieję, będzie zielonym sercem Warszawy; będzie miejscem, w którym warszawianki i warszawiacy będą się mogli spotykać i dyskutować. Oczywiście zapraszamy tutaj wszystkich, którzy z całej Polski przyjeżdżają do Warszawy. To miejsce pięknieje dlatego, że kontynuujemy kolejne inwestycje w ramach projektu Nowe Centrum Warszawy. Mamy Muzeum Sztuki Nowoczesnej, mamy plac Centralny, zieloną Chmielną i Bracką, czy Plac 5 Rogów, które warszawiacy zdążyli już polubić. A przed nami kolejne prace na ulicy Złotej i Zgoda, ale też budowa przejścia naziemnego na Marszałkowskiej. To wszystko już się dzieje, ponieważ zarówno mi, jak i Radzie m.st. Warszawy bardzo zależało, żeby centrum miasta się zmieniło nie do poznania i tak się dokładnie dzieje – mówił Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Plac Defilad na wysokości ulicy Złotej był ogromną betonową przestrzenią. Koncepcja jego przebudowy zakładała utworzenie bardziej kameralnego i zielonego placu, który podniesie atrakcyjność ścisłego centrum miasta. Prace trwały prawie dwa lata i właśnie się zakończyły. Ich efekty można już podziwiać – przed Pałacem Kultury i Nauki powstał plac Centralny. Widać na nim układ alejek oraz obrysy przedwojennych ulic i kamienic. Zbędny beton zastąpiła zieleń i drzewa. Pojawiło się nowe miejsce do codziennych spotkań i wydarzeń kulturalnych.

– Te wysokie, zasadzone tu drzewa będą dawać cień w czasie słonecznych dni, a na rozległych



Fot. UM Warszawa







Pas drogowy ul. Marszałkowskiej ma nieregularną szerokość. Grafika przedstawia orientacyjny i uproszczony przekrój ulicy. Faktyczny układ może różnić się nieznacznie w zależności od miejsca, w tym w rejonie skrzyżowań. Przekrój projektowany zobrazowany na podstawie wstępnych założeń, które są obecnie w trakcie dopracowywania.

Fot. UM Warszawa

trawnikach będzie można spokojnie usiąść, zrelaksować się i porozmawiać. Ale zarazem to miejsce jest żywą mapą pamięci. Dlatego, że stąpając po tych alejkach z polskiego granitu, nie zapominamy o przeszłości; dlatego, że ten plac odwzorowuje siatkę ulic sprzed wojny. Więc będziemy w pewnym sensie spacerować po ulicach przedwojennej Warszawy, której już nie ma, czyli po ulicach takich jak Zielna czy Wielka – dodał prezydent stolicy.

Splot historii, współczesności i przyszłości

Kształt placu to zasługa młodego zespołu projektantów ze studia A-A Collective, ale też zespołu konkursowego z Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy, a także wykonawców – firmy Balzola, miejskiego Zakładu Remontów i Konserwacji Dróg oraz przedsiębiorstwa Pro-Form. Opiekę nad projektem pełnił Zarząd Dróg Miejskich.

Mnóstwo zieleni

Ważną część placu stanowi zieleń. Ogrodnicy posadzili blisko 550 krzewów oraz ponad 81 tys. roślin cebulkowych i bylin. Do tego dodali aż 102 drzewa. To między innymi lipy, jesiony, glediczje, derenie, grujeczniki, miłorzęby i magnolie. Dookoła drzew ustawiono ławki, aby można było odpocząć w cieniu. Odwiedzający plac mają do dyspozycji w sumie 106 ławek i siedzisk.

Drzewa umieszczono w specjalnych celach antykompresyjnych, przypominających duże skrzynie. Wypełniono je ziemią bogatą w składniki odżywcze. Natomiast wodę dostarcza im podziemna sieć rurociągów. Pod powierzchnią placu znajdują się cztery zbiorniki retencyjne, których zadaniem jest zbieranie deszczówki.

Pięć rodzajów kamienia

Plac powstał pomiędzy Muzeum Sztuki Nowoczesnej a Pałacem Kultury i Nauki. Łączy centralną część placu Defilad z parkiem u zbiegu ulic Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej. Układ chodników i zieleni odzwierciedla sieć przedwojennych ulic i zarysy budynków.

Nawierzchnia placu składa się z pięciu różnych rodzajów kamienia. Obrysy dawnych budynków zostały wykonane z wielkoformatowych płyt kamiennych. Dawne dziedzińce pokrył bruk

w postaci ponownie wykorzystanej kostki z placu Defilad, którą miejscami uzupełniają płyty granitowe z okolic dawnej trybuny honorowej. Układ ulic z 1939 roku przypominają pasy ułożone z kostki granitowej.

Dotychczasową trybunę honorową architekci wkomponowali w plac tak, by nawiązywała do powojennej historii tego miejsca. Jednocześnie nadali jej nowy wymiar. Trybuna została zazieleniona – na jej stopniach od strony pałacu znalazły się małe drzewa i rabaty kwietne. Górny poziom przygotowano zaś tak, by można było zaaranżować go na scenę. Dlatego architekci zaplanowali część placu pomiędzy trybuną a ulicą Marszałkowską jako strefę imprez masowych.

W dobrym świetle

Po zmroku plac oświetlą nie tylko nowe latarnie, ale także osiem zabytkowych kandelabrów. Cztery stoją przed głównym wejściu do pałacu, kolejne cztery we wnękach przy Teatrze Dramatycznym i Teatrze Studio.

Żeliwne, pomalowane na czarno kandelabry zamontowano na kolumnach ze strzegomskiego granitu. Świeczniki mają cztery półtorametrowe ramiona. Piąta lampa znajduje się na środku, pomiędzy nimi. Ledowe moduły schowano w kloszach w kolorze mlecznego szkła.



Fot. UM Warszawa



Fot. UM Warszawa

Pani Kamila Branowska – kierowczyni autobusu miejskiego z firmy Mobilis

Pani Kamila Branowska to drobna 22-latka. Od niespełna roku posiada autobusowe prawo jazdy. W tegorocznych, IV Mistrzostwach Kierowców WTP zajęła pierwsze miejsce wśród pań (IV miejsce w klasyfikacji ogólnej) i zrobiła to w mistrzowskim stylu. Zawód kierowcy ma we krwi - po dziadkach i tacie, którzy także pracowali w komunikacji miejskiej, zasiadając za kierownicami autobusów.



Jak odkryła swoją pasję? Początkowo nic nie wskazywało na to, że też pójdzie tą drogą. Kiedy towarzyszyła tacie w pracy, czy jeździła jako pasażer w samochodzie – zasypiała po pięciu minutach. Jazda zwyczajnie ją nudziła. Z zachwytem za to patrzyła na motocykle marząc, że kiedyś będzie miała własny. Marzenie to udało się zrealizować. W wieku 16 lat zrobiła prawo jazdy kategorii A1, uprawniające do prowadzenia motocykli o pojemności silnika do 125 cm sześc. Po jakimś czasie, za zaoszczędzone pieniądze kupiła swój pierwszy, wymarzony jednoślad. Następnie bez trudu zrobiła prawo jazdy kat. B i zaczęła jeździć samochodem, znajdując w tym sporo radości. Woziła rodziców, którzy bardzo lubili, gdy prowadziła. Właśnie wtedy poczuła, że to jest strzał w dziesiątkę, że to jest to, to co



uwielbia robić. Miała wsparcie zarówno taty jak i mamy, oboje pozwolili jej decydować o swoim życiu i dokonywać własnych wyborów, za co jest im niezmiernie wdzięczna. Poszła więc krok dalej i zatrudniła się w firmie zajmującej się transportem międzynarodowym. Przez pół roku zwiedziła pół Europy. Praca, choć ciekawa, okazała się być niezwykle wyczerpująca przez ciągłe podróże. Pani Kamila w domu była gościem. To nie było to, czego szukała. Wpadła więc na pomysł, że przesiądzie się do pojazdu większego rozmiaru i zrobi prawo jazdy na autobusy. Po ukończeniu 21 roku życia mogła zacząć realizować swój plan. Zrobiła rozeznanie rynku, zgłosiła się do firmy Mobilis, która w ofercie pracy zapewniała także kurs prawa jazdy

Mimo, że jest filigranowa – od początku doskonale radziła sobie na placu manewrowym, a później w trasie. Wszystko przychodziło jej łatwo, intuicyjnie, a stres znikał, gdy koncentrowała się na prowadzeniu pojazdu. Był egzamin, pierwsze jazdy z patronem, aż w końcu samodzielnie wyruszyła w trasę. Dziś jeździ autobusami różnych linii, na różnych trasach. Początkowo obawiała się, że może mieć problem z ich zapamiętaniem, ale okazało się, że to też przyszło jej bez trudu. Jak mówi, żeby być dobrym kierowcą autobusu komunikacji miejskiej, ważna jest orientacja przestrzenna, wyczucie pojazdu, dobra koncentracja, podzielność uwagi, dobry refleks, odpowiedzialność i cierpliwość. - Czasem są korki, niektórzy pasażerowie są zdenerwowani, a kierowca musi wykonać swoją pracę profesjonalnie, być uważnym, skupionym tak, by wszystkich bezpiecznie dowieźć do miejsca docelowego. Prowadzenie 12 czy 18 metrowych autobusów wymaga wprawy – wyjaśnia pani Kamila i przekonuje, że praca kierowcy jest ciekawa, nie jest monotonna i daje dużo satysfakcji. Nasza bohaterka przychodzi do pracy z uśmiechem na ustach i wychodzi z niej z uśmiechem. Naprawdę lubi to, co robi, a na trasie czuje się jak ryba w wodzie. Po zakończonej zmianie wskakuje na motocykl i pędzi przed siebie, ogląda mecze piłkarskie, albo siada na kanapie i gra w gry komputerowe, bo to jej pozwala się wyciszyć i rozładować emocje. No i nie narzeka. Jest zadowolona, że znalazła to, czego szukała – pasję, która stała się jej sposobem na życie.



UWAGA NA OSZUSTÓW!



W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP



Dom Pod Syreną

Inżynierska 6 to jeden z najważniejszych adresów warszawskiej komunikacji. Tutaj zaczynały kursować tramwaje konne, a potem była tam jedna z pierwszych zajezdni autobusowych.

Między dworcami

Jak wszystko w naszym mieście, także Inżynierska 6 wzięła się "z historii". W latach 60. XIX wieku Rosjanie już na dobre odciskali swoje ślady na warszawskim bruku. Działo się tak zwłaszcza, kiedy wzmagały się represje po upadkach powstań narodowych. Warszawa nie mogła się rozwijać tak, jak chciała i potrzebowała, ale tak, jak pozwalali jej na to zaborcy. A ci potrzebowali komunikacji między wschodem a zachodem, bo przecież droga z Petersburga do stolic Europy zachodniej, m.in. Berlina i Wiednia, wiodła przez stolicę Polski.

Pociągi z głębi Cesarstwa dojeżdżały na Dworzec Petersburski (położony mniej więcej tutaj, gdzie dzisiejszy Dworzec Wileński), a w dalszą podróż można było ruszyć z Dworca Wiedeńskiego, położonego po drugiej stronie Wisły. Dla podróżnych, którzy chcieli się przesiąść, potrzebny był jakiś środek lokomocji, który ich przewiezie, a dodatkowo zabierze bagaże.

W 1865 r. Rada Administracyjna Królestwa Polskiego udzieliła koncesję na budowę i eksploatację linii tramwaju konnego. Oficjalna nazwa brzmiała dużo poważniej – „Żelazna Droga Konna" – najważniejsze, że można było zacząć prace nad połączeniem między dworcami. Pod koniec następnego roku zaczęła się historia warszawskich tramwajów, bo komunikacja miejska w naszym mieście początki ma jeszcze dawniejsze. Skoro linia miała łączyć Dworzec Petersburski z Wiedeńskim, to naturalnie bazę trzeba było założyć gdzieś w pobliżu - okolice późniejszej ulicy Inżynierskiej nadawały się do tego doskonale.

Konie na obrok

Zarząd Drogi Żelaznej konnej w Warszawie — podaje do wiadomości, że droga ta od Wtorku, t. j . od d. 29 Listopada (11 Grudnia) r. b. oddaną będzie do użytku publicznego. Na drodze tej kursować będą karety dwóch rodzajów, jedne dla pasażerów, udających się do stacji dróg żelaznych: Petersburskiej i Wiedeńskiej; karety te przewożą i pakunki; drugie dla komunikacji w mieście; te ostatnie pakunków nie biorą. Karety kursujące między stacjami dróg żelaznych przybywać będą na stację na trzy kwadranse przed odejściem pociągu, a odchodzić ze stacji we trzy kwadranse po przyjściu pociągu, z wyjątkiem pociągu kolei Wiedeńskiej, odchodzącego z Warszawy o godzinie 11ej z rana, na który kareta przybywać będzie o godzinie wpół do 10ej. Dla wsiadania i wysiadania pasażerów, karety zatrzymywać



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3847 (sygn. dawna: 1-G-3847). Autobusy marki Somua kursujące między pl. Zbawiciela a pl. Teatralnym stojące przed Ratuszem na pl. Teatralnym. Widoczny fragment elewacji pałacu Jabłonowskich.

się będą na Królewskiej ulicy i naprzeciw hotelu Europejskiego, Rzymskiego i Saskiego, jak również na każdem innem miejscu linji kolei miejskiej, na żądanie pasażerów. Karety te będą opatrzone napisem: Stacje D. Ż. Petersburgskiej, Wiedeńskiej. Cena za kurs 15 kopiejek. Za pakunki płaci się osobno: po 3 kopiejek za każdy ważący mniej 2ch pudów, to jest taki, który jeden człowiek unieść może. i po 6 kop. za pakunek, ważący od 2ch do 4ch pudów, tu jest taki, na przeniesienie którego potrzeba dwóch ludzi („Kurier Warszawski" Nr 278/1866).

Samą ulicę wytyczono i poprowadzono ok. 1892 roku na odcinku od ulicy Wileńskiej do Esplanadowej (obecnie 11 Listopada). Razem z rozwojem miasta, powiększała się też sieć komunikacji miejskiej i oprócz nowych wagonów oraz dodatkowych koni, trzeba było tworzyć większe zaplecze techniczne. Nowe stacje obejmujące kryte poczekalnie dla pasażerów oraz stajnie dla koni usytuowano na Muranowie, na Mokotowie oraz na Pradze – przy ulicy Inżynierskiej 4.

Budynki w tamtej części Warszawy rozwijały się i zmieniały w rytmie zmian warszawskiej komunikacji miejskiej. Po kilkunastu latach działania tramwaju konnego, dostosowanego do potrzeb połączeń kolejowych, przyszedł czas na umowę z Towarzystwem Belgijskim i samodzielny rozwój transportu warszawskiego.

Z dobrego źródła dochodzi nas wieść, iż kontrakt pomiędzy belgijskiem Towarzystwem tramwajowem a wielkiem Towarzystwem dróg rosyjskich o przejęcie przez pierwsze od drugiego stacyjnej linji tramwajowej, łączącej dworce dróg żelaznych w Warszawie, został wreszcie zatwierdzony – donosił "Kurier Warszawski" w Numerze 217/1882.

Ta transakcja oznaczała, że zmieni się charakter tramwajów kursujących po Warszawie. Nie będą już tylko pomocniczym środkiem transportu, ułatwiającym przemieszczanie się pasażerom pociągów z jednej strony miasta na drugą, ale staną się samodzielnym organizmem. Nowi koncesjonariusze w 1882 roku wybudowali na tym terenie drewnianą remizę na potrzeby zajezdni tramwaju konnego (na początku 1908 roku przystosowano ją do obsługi tramwaju elektrycznego); równolegle powstawały zajezdnie na Muranowie i na Mokotowie.

Konie mechaniczne

Na kolejny nowoczesny środek transportu, czyli autobusy trzeba było czekać w Warszawie jeszcze kilkadziesiąt lat, do 1920 roku. Wcześniej jeszcze przyszła Wielka Wojna i zmiana rosyjskiego



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3996 (sygn. dawna: 1-G-3996). Tramwaj konny całoroczny w zajezdni na Woli, kursujący w Warszawie w początkach XX w. Widoczne bezdyszlowe połączenie konia z gonem. W tle z lewej widoczny budynek elektrowni tramwajowej przy ul. Przyokopowej.



Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego, fot. Leszek Peczyński

zaborcy na niemieckiego okupanta, który uprawiał w Warszawie typowo rabunkową politykę, jakby od razu zakładając, że jest w mieście tylko na chwilę.

Równocześnie z pojawieniem się w Warszawie autobusów na scenę znów wkroczyła wielka historia. Pojazdy dotarły do stolicy odradzającego się państwa tuż przed pojawieniem się Armii Czerwonej i od razu „ruszyły na front". Kraj ogarnęła fala strajków, inspirowanych przez komunistów i strajkowali też tramwajarze. Nowe pojazdy, naprędce składane m.in. przy pomocy studentów Politechniki Warszawskiej, wyjechały na warszawskie ulice w czerwcu 1920 roku. Zaraz potem odegrały jeszcze ważniejszą rolę niż „tylko wożenie pasażerów", dowożąc żołnierzy na zagrożone odcinki frontu.

Pierwsza siedziba Zarządu Autobusów Miejskich znalazła się właśnie tutaj – przy ulicy Inżynierskiej 6, na razie jeszcze w starym budynku, ale już niebawem przebudowanym według projektu architekta Juliusza Dzierżawskiego (to właśnie wtedy nad wejściem znalazł się herb Warszawy, od którego budynek dostał nazwę Domu Pod Syreną), choć same autobusy jeszcze tutaj nie garażowały – w dalszym ciągu królowały tramwaje – miały swoje zajezdnie na Muranowie i na Woli: (...) ukończono przebudowę części magazynu na Sierakowskiej na garaż dla 12 autobusów i podręczny warsztat (w kwietniu 1920 r.); ukończono budowę na Woli nowego garażu i warsztatów dla 26 autobusów (we wrześniu 1920 r.) – czytamy w „Sprawozdaniu Tramwajów Miejskich w Warszawie za 1920 rok".

Od razu były już jednak plany budowy zajezdni na Pradze („Sprawozdanie", strona 16). Autobusy miały się wprowadzić dopiero kilka lat później, kiedy w 1925 roku otwarto nową „remizę" przy ulicy Kawęczyńskiej i można było przeprowadzić tramwaje na Szmulowiznę. Tylko, że właśnie wtedy warszawskie autobusy wjechały w swój pierwszy, poważny zakręt. „Publiczność" nie chciała z nich korzystać, bo na nierównych warszawskich ulicach strasznie trzęsło, a same wozy się psuły i przynosiły straty. Na kilka lat zniknęły ze stołecznych ulic.

Co się jednak odwlecze, to nie uciecze. Od autobusów nie było odwrotu, bo po prostu same tramwaje nie dawały już rady zapewnić sprawnej komunikacji w Warszawie. Ponowna historia warszawskich autobusów zaczęła się w 1928 roku, od razu przy ulicy Inżynierskiej 6.

P. prezydent Słomiński przeprowadzili Inspekcie robót przy ul. Inżynierskiej w związku z budowa zajezdni autobusowej. Plac pod budowę obejmuje ogółem 3360 m. kw. Kubatura garażu wynosi około 8000 mtr. sześc. Zajezdnia obliczona jest na pomieszczenie 30 wielkich autobusów. Pozatem (pisownia oryginalna – przyp. aut.) możliwa jest w przyszłości rozbudowa, celem pomieszczenia jeszcze 40 aut ciężarowych. Koszty budowy wynosić maia około 480 tysięcy złotych. Roboty rozpoczęto w r. 1925. jednak z braku kredytów posuwały sie one nader powolnie. Inicjatywa



Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego, fot. Leszek Peczyński

magistratu obecnie wywołała przynaglenie pracy. Zakończenie robót i otwarcie garażu przewidziane jest na grudzień r. b. W chwili obecnej wykonano 2/3 robót („Kurier Warszawski" Nr 150/1928).

Już niedługo później można było świętować, bo na warszawskie ulice wyruszyły pierwsze autobusy.

Wczoraj, d. 29 b . m., wyruszyła na Warszawę pierwsza serja autobusów miejskich, przeznaczona dla utrzymywania komunikacji śródmieścia, nieco upośledzonego pod względem oddalenia od arterji tramwajowych. Poświęcenia maszyn dokonał ks. Kłopotowski, poczem zabrał głos p. minister inż. A. Kuhn. (…) O godz. 10 m. 35 wyruszyły z garażu praskiego nowe autobusy w liczbie 8, kierując się przez most Kierbedzia, Zjazd, Miodową i Senatorską na pl. Teatralny. (…) Nowy środek transportu, którego kierownictwo spoczywa w wytrawnych rękach inż. A. Dąbrowskiego, już wczoraj cieszył się wielkiem powodzeniem i wozy kursowały pełne. Przejazd na całym dystansie kosztuje 30 gr. Na mniejszych odcinkach 10 i 20 gr („Kurier Warszawski" Nr 178/1928).

Z Inżynierskiej na Stalową

Zajezdnia autobusowa mieściła się tutaj aż do wybuchu II wojny światowej, a chociaż Niemcy intensywnie bombardowali i ostrzeliwali Warszawę, w tym zwłaszcza obiekty o znaczeniu strategicznym, to praskie budynki (ten przy Kawęczyńskiej i ten przy Inżynierskiej) praktycznie nie ucierpiały. Los dla Inżynierskiej 6 okazał się łaskawy także później. Walki powstańcze trwały krótko, a wycofujący się na lewy brzeg Wisły Niemcy nie wysadzili gmachu, jak zrobili to w przypadku większej zajezdni tramwajowej.

Po zakończeniu wojny jeszcze przez kilkanaście lat działała tutaj zajezdnia autobusowa, a potem przekształcono ją na budynek mieszkalny. Autobusy przeniosły się niedaleko, bo na ulicę Stalową, ale to już zupełnie nowy rozdział historii warszawskiej komunikacji.

Źródła:

„Kurier Warszawski"

„Sprawozdanie Tramwajów Miejskich w Warszawie za 1920 rok"

Stacjapraga.pl

Wikipedia

twoja-praga.pl



Warszawa